Comisión de Transporte Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 327 de 2015

PRESENTACIÓN DE LA APLICACIÓN "UBER"

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 25 de noviembre de 2015

(Sin corregir)

PRESIDEN:	Señores Representantes Felipe Carballo, Presidente y Juan José Olaizola, Vicepresidente.
MIEMBROS:	Señora Representante Mary Araújo y señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Martín Peña y Martín Tierno.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Jorge Pozzi.
ASISTEN:	Señores Representantes Pablo Iturralde Viñas, Carlos Reutor y Alejo Umpiérrez.
INVITADOS:	Por la empresa Improfit, señores Enrique Rivero, Asesor de asuntos públicos y de gobierno y Juan Romero, Asesor de Comunicación; por UBER Sudamérica, señor Hugo Rodríguez, Gerente para políticas públicas; y por Guyer y Regules, señor Javier Berdaguer, Asesor.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Felipe Carballo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

El directorio de Ancap estaba convocado para la hora 10. Había confirmado su presencia pero nos han trasmitido que no tuvieron autorización de la señora Ministra de Industria, Energía y Minería para participar de esta instancia. A su vez, no tenemos la confirmación por parte del ministerio de que hayan recibido nuestro mail solicitando su presencia el día de hoy. Proponemos ponernos en comunicación con el directorio y con la propia ministra a fin de reagendar una reunión a la brevedad para tratar los temas por los que habían sido convocados.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Comparto el criterio de hacer los contactos a la brevedad posible. Es la segunda vez que nos pasa esto, porque el directorio ya había estado citado con relación a este mismo tema y argumentaron que no podían venir porque se habían tenido que ir a Venezuela por

negociaciones comerciales. Teniendo en cuenta la doble falta, esperamos que puedan venir a la brevedad posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Están de acuerdo con lo que estamos planteando?

(Apoyados)

——Tenemos algunas solicitudes de audiencia. La Unot, Ucot, Asociación Sindical de Cooperativas y Obreros del Transporte, por la situación dada en el transporte. Tenemos que fijar fecha para recibirlos. También tenemos un planteamiento del Grupo Sur de la operadora portuaria Tacua S.A, que solicita ser recibida, y una nota del señor diputado Adrián Peña planteando la necesidad de poder contar a la brevedad con la presencia del directorio de AFE para tratar un conjunto de preocupaciones que tiene con relación a Servicios Logísticos Ferroviarios.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Daba por descontado que la comisión había hecho suyo el pedido porque esto se reiteró muchas veces y había acuerdo para llamar al directorio de AFE con relación a la operadora privada. La secretaria me comunicó que ellos no entendían pertinente asistir porque ya lo habían hecho el día 22 de julio con relación a ese tema, lo que no es cierto. Si mal no recuerdo, no concurrieron para abordar este tema. Se mencionó pero no se pudo profundizar porque la operadora tenía pocos días de funcionamiento. Se siguió avanzando y se han suscitado problemas que son de público conocimiento, por eso me parece importante contar con la presencia del directorio. Esto lo venimos planteando desde hace varias reuniones, quizás no figure en las versiones taquigráficas pero me consta que había acuerdo entre los diputados para convocar al directorio, y por eso me llama la atención y lo presentamos por escrito. Daba por descontado que el directorio iba a ser convocado mucho antes. La operadora comenzó a funcionar el 1º de julio, ellos vinieron el 22 con el ministro y se trataron una serie de temas, mencionándose que se comenzaba a funcionar en el marco de esa operadora. Ahora estamos prácticamente en diciembre y es necesario contar con información que necesitamos. Una cosa es el 22 de julio y otra es hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como también tuvimos la propuesta de abordar el subsidio del boleto, hicimos las coordinaciones con el señor ministro a los efectos de poder contar con su presencia y con la del Director Nacional de Transporte en esta comisión. Hemos hablado con el ministro y hemos acordado que los estaremos recibiendo el día 9 de diciembre para tratar el subsidio del boleto. Si les parece, podemos plantear que venga con las autoridades de AFE a los efectos de poder abordar también lo que tiene que ver con la puesta en funcionamiento de Servicios Logísticos Ferroviarios.

Recuerdo que comunicamos que el ministro y el directorio de AFE estuvieron presentes en la Comisión de Legislación del Trabajo a los efectos de informar sobre los avances en esta materia. Esto sucedió no hace mucho tiempo; apenas una semana.

Lo que podemos hacer son contactos con el ministro y hacerle saber de esta preocupación, además de solicitar que, de la misma manera que concurrió a la Comisión de Legislación del Trabajo, también asista a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas a fin de que nos ilustre acerca de los avances en ese sentido.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Estuve leyendo la versión taquigráfica y el directorio de AFE asistió por la situación vinculada a los funcionarios, pues era un tema urgente que debía considerarse. No son solo estos los temas vinculados a SELF. Aquel fue un asunto puntual que se manejó en el ámbito de la Comisión de Legislación del Trabajo por la situación particular que están viviendo los funcionarios, dado que el 31 de diciembre termina el régimen especial de excedencia.

Por otra parte, quiero hacer una puntualización que no es menor.

A nosotros nos interesa que concurra el directorio de AFE y no solo el presidente. Creemos importante que esté aquí para hablar del tema y no estar yendo y viniendo, a fin de ser eficientes en el trabajo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- El diputado Peña hace bien en consultar la versión taquigráfica de esa fecha. Recuerdo bien que cuando el 22 de julio recibimos a la delegación de AFE, previamente habíamos recibido a delegaciones de dos sindicatos del organismo ferroviario que nos habían planteado un sinnúmero de preocupaciones vinculadas a la operativa y a la situación laboral de ese momento y de la que se avecinaba con la presencia de la empresa SELF. También recuerdo que en esa reunión se habló de obras en las distintas vías. Es decir, se habló de un sinnúmero de temas relativos a la operativa de AFE, de SELF y de la actividad ferroviaria.

Por otro lado, es cierto que esta comisión, en este primer año, ha tenido una política totalmente de apertura y de mano tendida a las distintas organizaciones, entes y servicios descentralizados que operan en el ámbito de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. En todos los casos en que ha venido algún organismo, manifestamos la voluntad de tener un diálogo permanente. Por tanto, creo que esta citación va en ese sentido de tener una relación fluida para acceder a la información que se va generando en cuanto a la evolución de las políticas que se diseñan en esas empresas, además de estar al tanto del devenir de las distintas áreas que están vinculadas a la competencia de esta comisión.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Quiero dejar una constancia como parte de la bancada del Frente Amplio de la comisión en la que hemos venido trabajando de manera fraterna, recorriendo muchos lugares y con una agenda abierta. En cuanto a la agenda y las citaciones de esta comisión, no hubo grandes discrepancias. De todas formas, pienso que como comisión y parlamentarios tenemos diferentes mecanismos institucionales para acceder a determinada información. En cuanto a lo que aquí se plantea con respecto a la operativa de una empresa de transporte, que está regulada y es parte del Estado, podemos hacer un pedido de informes que hacen al quehacer de cada uno de los legisladores pues es una de nuestras potestades. Por tanto, creo que ese es uno de los mecanismos que podríamos utilizar. El menester de la comisión es controlar cómo funcionan los diferentes organismos, aunque este cometido está muy acotado, pero tenemos otras instancias de control y de acceso a la información que son importantes.

Hago este planteo para que no se esté llamando a cada uno de los directores por temas particulares; creo que es mejor hacerlo en un marco de mayor amplitud.

En realidad, cuando el presidente de AFE vino a esta Comisión -única vez-, recién había asumido -se había producido un problema con su venia-, por lo que pudo aportar muy poca información. Quizá sería interesante crear una comisión de trabajo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el directorio de AFE y con quienes ellos consideren que deban integrarla, en la que abordemos toda la problemática del sistema ferroviario, no solo el de la operativa, con más tiempo. Digo esto porque, a veces, abordamos los problemas de forma muy parcializada, sin la profundidad que corresponde.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- En realidad, ya que el diputado Caggiani toca el tema, aquí hay un hecho puntual y tiene que ver con una fecha: 31 de diciembre. Eso es lo que nos apura; es un hecho real y objetivo. Se ha generado una situación de conflicto importante de los trabajadores con la empresa, que no se ha solucionado. Esa fecha determina que tengamos una urgencia.

Por otra parte, aprovecho a decir algo que he reiterado en varias reuniones de esta Comisión, para que quede en la versión taquigráfica: no hemos tenido respuesta alguna a ninguno de los pedidos de informes que hemos enviado a AFE, desde que estamos trabajando en esta Comisión. Quizás no habría sido necesario realizar esta solicitud si esos pedidos de informes se hubieran respondido en tiempo y forma. Hace meses que estamos esperando una respuesta, que no se ha dado. Entiendo el razonamiento que hizo el diputado Caggiani, y me apoyo en él para justificar, aún más, el pedido de convocatoria al directorio. No hemos recibido respuesta y tenemos un plazo que vence el 31 de diciembre.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que las propuestas que se han realizado no son excluyentes.

Siguiendo la forma en la que hemos venido trabajando en esta Comisión, haremos los contactos correspondientes con el directorio de AFE para contar con su presencia a efectos de evacuar aquellas dudas o preocupaciones que puedan tener los señores diputados. El diputado Peña mencionó el 31 de diciembre en

virtud del vencimiento de la ley de excedencia que tienen los trabajadores de AFE, que fue abordado en una reunión que tuvieron la semana pasada en la Comisión de Legislación del Trabajo.

Haremos los contactos correspondientes con el directorio de AFE. Asimismo, hablaremos con el ministro de Transporte y Obras Públicas a efectos de incorporar, de alguna manera, estos dos temas para cuando ellos estén aquí, el día 9 de diciembre. Si no es posible en esa fecha, veremos si es posible hacerlo antes del 31 de diciembre, en atención a la solicitud que hace el diputado Peña. Si no hay objeciones, se procederá en ese sentido.

(Apoyados)

——Se pasa a intermedio.

(Es la hora 10 y 44)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 11 y 7)

(Ingresa a sala una delegación de la empresa UBER)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida con mucho gusto a la delegación de la empresa UBER, integrada por el señor Hugo Rodríguez, gerente para políticas públicas de UBER Sudamérica; el señor Enrique Rivero, asesor de asuntos públicos y de gobierno de la empresa Improfit; el señor Juan Romero, asesor de comunicación de la empresa Improfit, y el doctor Javier Berdaguer, asesor de la empresa Guyer y Regules.

Hicimos la invitación a efectos de que nos ilustren acerca del trabajo que están realizando en nuestro país y para que los legisladores tengamos la oportunidad de hacer consultas sobre el funcionamiento de la empresa.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Hugo).- Agradecemos que nos brinden este espacio, que abona nuestra disposición al diálogo a favor de una regulación que ponga el foco en la innovación y en los beneficios para los usuarios y las ciudades, que es lo que persigue UBER. Nuestro interés es conversar con los legisladores acerca de cómo es el modelo de UBER y cómo opera la empresa a nivel mundial y en Montevideo. Además, vamos a dar algunos ejemplos de los beneficios que nuestra empresa brinda en las ciudades en las que estamos y vamos a explicar el tema de la regulación, ya que estamos manteniendo reuniones sustantivas con la Intendencia de Montevideo y con otros actores, a efectos de operar dentro de un marco normativo innovador que incorpore todos los beneficios que la plataforma tiene, que implica el potencial de mejorar integralmente todo el sistema de transporte. Es decir que no solamente se pretende proveer un servicio, sino lograr que todos los servicios relacionados mejoren su calidad. Esto es sumamente importante, porque solo con una calidad que esté a la altura de las expectativas de los usuarios, se va a lograr que el servicio continúe, que se amplíe evitando así el efecto negativo de que cada vez más personas tengan que recurrir a un vehículo particular para solventar sus necesidades de movilidad. Esto abona la congestión en las ciudades y, por ende, es beneficioso para todos que tengamos un sistema integral de transporte que sea eficiente, de calidad y accesible.

Por otra parte, voy a explicar los principios de la economía colaborativa, que es en lo que se enmarca UBER, que nos ayudan a entender cómo funciona un proceso de innovación, regulación, etcétera. La economía colaborativa se basa en el principio de compartir bienes y servicios de manera eficiente, para hacer una utilización óptima de los mismos. Es decir empoderar a los individuos a cada lado de la transacción: a alguien que desea emplearse u ofrecer un servicio con alguien que desea recibirlo con ciertas características. En medio, hay un intermediario que facilita la interacción, conecta las partes y en un mundo en el que impera la tecnología, se hace eco de la realidad, ya que hoy en día muchas transacciones se hacen a través de una computadora o un teléfono inteligente. Invito a los legisladores a que piensen cuándo fue la última vez que compraron un boleto de avión en una ventanilla física; el 90% de las veces se hace a través de una computadora.

La función del intermediario nos obliga a romper paradigmas y pensar en que no es necesario ser el dueño del contenido para difundirlo como, por ejemplo, Facebook; no es necesario ser dueño de un inmueble para ofrecer alojamiento, como el caso de Airbnb, y que una plataforma como UBER puede facilitar la conexión entre un usuario y un proveedor de servicio sin tener que ser dueño del vehículo ni constituir una empresa de transporte.

Si los señores Diputados lo permiten, procederíamos a proyectar un video explicativo.

(Se proyecta un video)

——Terminando con la primera introducción sobre la economía colaborativa y cómo nos obliga a replantear paradigmas, quiero señalar un ejemplo específico que tiene que ver con la movilidad colaborativa; me refiero a la plataforma UBER.

¿Qué es UBER? Es un intermediario, una plataforma tecnológica que conecta a usuarios con proveedores de servicios.

¿Quiénes están de cada lado? Por un lado, el usuario, es decir, personas con un teléfono inteligente y con una tarjeta de crédito internacional que los habilita a registrarse en la plataforma para acceder a un servicio y, por otro, los conductores de transporte privado quienes ofrecen dicho servicio con vehículos de su propiedad.

UBER actúa, básicamente, como "pedidos ya", facilitando una interacción entre dos particulares: alguien que quiere ofrecer un servicio y alguien que está deseando ese fin.

Es importante subrayar que UBER no es dueño de ningún vehículo que opera en la plataforma ni es el patrón de los conductores que ofrecen sus servicios. Simplemente, lo que hace es garantizar que exista una oferta mucho más amplia, más eficiente, de mayor calidad, elevando criterios de seguridad e incorporando una mayor trazabilidad de los destinos.

UBER ha demostrado que la intermediación que ofrece y lo que facilita ha sido de una necesidad global. Actualmente, estamos en más de 350 ciudades y en más de 64 países, facilitándose alrededor de dos millones de viajes diarios a través de la plataforma. En América Latina estamos en aproximadamente 22 ciudades, siendo Montevideo la última a la que hemos llegado.

Como ya lo señalábamos, UBER es una plataforma tecnológica, es una APP instalada en el teléfono de nuestros usuarios. Para acceder a la misma uno tiene que registrarse; debe llenar un formulario donde se inscribe, entre otras cosas, la tarjeta de crédito internacional, un correo electrónico y el número de teléfono asociado a ese dispositivo inteligente. Una vez instalado el servicio, opera de manera muy sencilla. Una vez hecha la instalación, el servicio opera de una manera muy sencilla: presionando solo un botón se puede solicitar un viaje. Debido a la integración que tiene con un sistema de georeferenciación y mapas, se ubica dónde está el usuario -se puede especificar con mayor detalle- para que el proveedor del servicio pueda llegar a ese destino.

Una vez solicitado el viaje por parte del usuario, se le da toda la información relativa al vehículo que lo trasladará y de su conductor.

Estando en trayecto el usuario puede ver el mapa del destino al que se dirige. Cuando finaliza el viaje -quizás lo más importante del funcionamiento de la plataforma- se ofrece al usuario un sistema de calificación acerca de la experiencia. Como veremos más adelante, este es un pilar que ha convertido en muy exitoso y de gran calidad el servicio que se ofrece y con mucha aceptación en todas las ciudades en las que estamos.

Este sistema abona la transparencia de la seguridad de la provisión del servicio comenzando por la tarifa, porque el usuario, antes de solicitar el viaje y gracias a la funcionalidad de la plataforma, puede ver la tarifa base y estimar el costo; por eso es preciso marcar el punto de origen y de destino, brindando así una estimación del costo del viaje. Se trata de una estimación; entre otros elementos, la tarifa está compuesta por la distancia y por el tiempo por lo que variará según las condiciones externas como, por ejemplo, la congestión del tránsito o alguna variación del clima. Como observarán en esta presentación, se da un rango estimado. Esto le da certeza al usuario.

Cuando el usuario llega al destino, se le entrega un recibo que detalla la ruta transitada y el desglose de la tarifa como una conformación de que la transacción fue acorde a sus necesidades.

En el trayecto abonamos a la seguridad gracias a una función innovadora como es compartir con familiares o amigos el itinerario del viaje; de esa manera, el usuario comunica a quien desee que está viajando, que está seguro y que llegará en determinado tiempo. Para algunas ciudades, es muy importante contar con esta información.

El éxito de UBER radica en la calidad y seguridad del servicio y esto se logra a través de dos formas: por un lado, el diseño de la plataforma -expliqué algunos ejemplos en materia de calidad del servicio a través de la medición que hacen los usuarios- y, por otro, por elementos propios de la plataforma que abonan la transparencia a la seguridad. El punto de partida es un filtro de entrada mediante el cual ponemos una barra elevada para que se provea un servicio de calidad, y gracias a los usuarios es que se mantiene, porque constantemente revisan el funcionamiento.

Permítaseme explicar que a los conductores se les solicita algunos requisitos como, por ejemplo, la cédula, la licencia de conducir y se confecciona un perfil de ellos para detectar determinadas actitudes o tendencias delictivas. En este punto, lo importante es que en cada viaje realizado por UBER, el usuario califica dentro de un rango. Si la calificación es menor al promedio estimado en cada ciudad -generalmente tres estrellas en un rango de cinco- se les pregunta la razón, el por qué; puede ser que el conductor haya tomado una mala ruta, que el vehículo no estuviera en óptimas condiciones o que el conductor se haya comportado en forma inapropiada, etcétera. Pero todas estas cuestiones inciden directamente en su permanencia en la plataforma. Es decir, después de un período se evalúa el desempeño del conductor y si no cumple con los estándares de calidad se le niega el acceso a la plataforma, no pudiendo ofrecer más el servicio.

Asimismo, se controla a los autos y solicitamos modelos recientes, del 2008 en adelante y el criterio esencial es la calidad: cuatro puertas, aire acondicionado, cinturones de seguridad. Disculpen que sea reiterativo, pero es importante la calificación del usuario; empezar bien. Pero lo más importante es que se mantenga en el tiempo y eso se logra con la medición constante de los usuarios quienes califican también sobre las condiciones del vehículo.

Una vez en trayecto es importante señalar que estamos ante una plataforma sumamente segura. Como les comentaba, la plataforma muestra el nombre y calificación del conductor, el tipo de auto y su matrícula. Asimismo, se exige que el SOA esté vigente así como una póliza con cobertura adicional y responsabilidad civil extracontractual garantizando que ante cualquier escenario o eventualidad, tanto el conductor como el usuario, estén protegidos.

Reiterando conceptos que abonan la seguridad, se elimina el anonimato; no hay posibilidad alguna de que alguien acceda a un servicio de UBER sin conocer la identidad del conductor ni las características del vehículo que lo transportará.

Además, es un servicio que funciona las veinticuatro horas, todos los días de la semana y durante todo el año; facilita al usuario que tiene que movilizarse en diferentes horarios.

Todos los beneficios que mencioné y que otorga la plataforma son específicos, así como las ventajas que el servicio otorga a los usuarios y a los conductores: a quien lo ofrece y a quien lo recibe. Hemos visto que en las ciudades donde UBER opera, trae muchos beneficios y queremos compartir con ustedes solo algunos de ellos.

Para que los señores diputados dispongan de más tiempo para hacer preguntas, nos centraremos en el impacto positivo que tiene en la movilidad de las ciudades y en la seguridad vial de estas.

En materia de opciones de movilidad, este servicio las amplía. Un problema que tienen todas las ciudades del mundo es lograr que sus habitantes usen de manera más eficiente e integrada las opciones que tienen a su alcance. Si bien tienen el derecho a usar su propio auto para trasladarse, es importante que sepan que cuentan con otras opciones más eficientes como el transporte público y que su combinación es lo que más beneficia a las ciudades. UBER complementa las opciones existentes. En estos mapas que estamos viendo en la proyección, en el izquierdo -que es la ciudad de México-, las líneas de color corresponden al metro y metrobús, o sea el transporte público, y las azules, a todos los viajes de UBER iniciados y culminados en las

estaciones de este transporte público. Es decir, la plataforma es utilizada como un medio para complementar los destinos de los usuarios, lo que llamamos el problema de la última milla o el último kilómetro. Me refiero a cuando el transporte público no llega al destino preciso del usuario, es decir, a su ciudad, barrio o calle; en ese caso, lo soluciona esta plataforma.

El mapa ubicado a la derecha corresponde a la ciudad de Bogotá e ilustra la misma realidad.

Una cuestión más importante que la complementariedad es que estamos llegando a gente que no utilizaba tanto otras opciones de transporte, más allá de su vehículo. Me referiré a las principales razones que han hecho muy exitosa a la plataforma en las ciudades en las que operamos.

Hicimos un sondeo en varios mercados de América Latina y encontramos que las principales razones por las que los usuarios usan nuestros servicios -y están conformes-, se debe a la conveniencia y comodidad. Además, es de gran calidad y accesibilidad. Por último, otorga facilidades de pago; no es necesario cargar con efectivo ya que todos los viajes realizados a través de la plataforma se pagan mediante tarjeta de crédito. Este es un beneficio adicional que se ha detectado y que, por tanto, abona a su utilización. Creemos que estos componentes que hemos detectado pueden ser de gran impacto para Montevideo.

En la presentación que estamos viendo ahora podemos observar el caso de la ciudad de México en donde la situación es sistemática en toda América Latina: una ciudad en la que la movilidad está colapsada, sobre todo por la existencia de una enorme plantilla de vehículos privados. En Ciudad de México hoy en día existen 5.500.000 vehículos y esa cifra crece un promedio de un 5% anual. Iguales estimaciones hay para casi todas las ciudades de América Latina, donde ya existe una flotilla muy amplia que crece año a año.

No obstante, por las razones que les expliqué anteriormente -calidad, seguridad, facilidades de pago, accesibilidad- estamos incidiendo en que estas personas empiecen a utilizar otros medios de transporte. En estos mercados en los que hicimos sondeos, cerca del 83% de nuestros usuarios tienen por lo menos un auto en casa, lo que quiere decir que pueden tener entre uno y tres. Sin embargo, el 42% de esas personas están utilizando la plataforma para sustituir a su vehículo. Ese es el primer paso para el cambio hacia una movilidad sustentable. ¿Por qué? Porque una vez que deja de utilizar su propio vehículo empieza a ver más opciones. Los invito a que piensen en su experiencia: es muy probable que cuando utilizan su propio auto para hacer cualquier actividad estén todo el día atados a su vehículo. Si tenían varias actividades en ese día, irán con su coche a los puntos A, B, C, D, aunque tengan otras opciones, porque ya tienen el vehículo, ya tienen ese lastre, por llamarlo de una manera. Una vez que lo sustituyen con una forma más eficiente, que facilita la movilidad colaborativa, como Uber, comienza el segundo paso, que es considerar más factible utilizar el transporte público. Esto lo vimos en los mapas de Ciudad de México y de Bogotá. Y una vez que ven los beneficios de combinar ese tipo de transportes, llegamos al tercer paso, que es reconsiderar ser dueños de un vehículo particular.

Esta lógica, que está ayudando a empujar plataformas como Uber acompañadas de políticas públicas que fomenten la movilidad sustentable de las ciudades, puede tener un impacto sustantivo en el futuro de las ciudades de América Latina.

En materia de seguridad vial también tenemos evidencia del impacto positivo. Una de las primeras razones por las que los usuarios conocen la aplicación Uber es que es una forma muy conveniente para evitar combinar alcohol y volante, para tener actividades sociales sin poner en riesgo la propia seguridad y la de los demás.

En ese sentido, en un mercado en el que llevamos casi cinco años, como es el de Seattle, hicimos un estudio junto con una organización de la sociedad civil y encontramos que, gracias a la entrada de Uber, se han reducido en aproximadamente un 10% los accidentes relacionados con la combinación de alcohol y volante. Asimismo, en Chicago hicimos un análisis relacionado con la seguridad y demostramos que, gracias a la entrada de Uber y a que se logró que los taxis también empezaran a incorporar los beneficios de las tecnologías -como facilitar las formas de pago-, hubo una reducción de los actos delictivos hasta de un 20%.

Es decir que la entrada de Uber ya tuvo una consecuencia directa en un tema y en el otro ayudó a que el propio sistema de transporte elevara el nivel en aspectos importantes para la seguridad de sus habitantes.

Además, quisiera citar otra investigación que hicimos en mercados ya maduros, donde tenemos varios años funcionando, donde se recogió una estadística importante a través de una encuesta realizada a ciudadanos. Según el estudio, el 93% dijo que recomendaría a un amigo tomar un Uber en estado de embriaguez; el 88% afirmó que Uber había hecho más sencillo que evitara manejar cuando había consumido demasiadas bebidas alcohólicas, y un 57% dijo que sin Uber probablemente habría manejado después de tomar. Esto da cuenta nuevamente de uno de los impactos positivos.

Asimismo, cabe señalar que estos son principios de una regulación innovadora y deseamos abordar este tema con ustedes. En ese sentido, nuestro llamado es a entender que, como bien dijo la Intendencia, la realidad muchas veces va delante del derecho. Esa es la naturaleza de la innovación: llega y nos obliga a replantear ciertos principios. Entonces, la invitación es a ver cómo podemos incorporar y mantener estos beneficios y, a la vez, tener un marco normativo innovador que se centre en el usuario y en los beneficios para las ciudades. Según nuestra experiencia, esto es sumamente posible y quisiéramos compartir con ustedes algunos datos.

Hoy estamos aquí como representantes de una empresa en particular, pero en el mundo existen ya más de diez empresas que ofrecen modelos similares. Entonces, no atender un tema de esta naturaleza hoy sería una solución muy de corto plazo, que tendría consecuencias negativas en el futuro, porque existe ya una demanda mundial y una oferta. Como dijimos, es una realidad que va delante de la norma.

Hemos visto que este diálogo es posible, así como la solución hacia una regulación innovadora si tenemos en cuenta tres puntos. Nos da mucho gusto ver que en Uruguay, específicamente en Montevideo, ya vamos encaminados hacia ellos. El primero es tener un debate técnico sobre el tema, tener información. Es muy obtuso hacer un debate sobre si se acepta o no una cuestión; es más interesante y enriquecedor para todas las partes, y sobre todo más útil para la ciudadanía, centrarnos en los componentes técnicos y en el cómo, que es el segundo punto, partiendo del reconocimiento de estos nuevos modelos que, como dije, son una realidad, y centrando las discusiones en las particularidades de cómo esta puede funcionar de manera óptima.

Por último, en este contexto sobre la innovación y lo que trae, también sería bueno hablar sobre el tema del transporte tradicional y analizar la posibilidad de reformas que permitan su modernización y su mejora en cuanto a más calidad, seguridad y facilidades de pago. También en este caso hemos visto que en Uruguay ya está establecida esta discusión, por ejemplo en lo que respecta a incrementar las facilidades de pago en el taxi y a mejorar las condiciones de las unidades con las que se opera. Ese es el tipo de debate integral que puede lograr una regulación innovadora.

Para entender cómo serían los principios de una normativa a aplicar a plataformas como Uber, hay que comprender el esquema que les presentamos. Uber es el intermediario, y puede abonar a las funciones de la autoridad competente, sobre todo en el punto y el objetivo final, que es lo que debe importar, que es la provisión de un servicio de calidad, seguro y accesible. Entonces, es el intermediario el que ayuda a verificar datos tanto de la licencia de conducir, de los documentos de los vehículos como ciertas previsiones que garanticen la protección del usuario y el proveedor, y es la autoridad competente la que, a su vez, autoriza al proveedor de los servicios que se ofrecen para que lo pueda brindar. El proveedor tendrá que cumplir con los requisitos de ambas partes para poder dar este servicio, y esto garantiza que tengamos un mayor control y, sobre todo, una retroalimentación constante. El intermediario ayuda a una mediación más eficaz y un control mucho más reactivo a las necesidades del usuario, gracias a los procesos de control de calidad y evaluación que detallé.

Ese esquema del que les platiqué, en diversas formas y dado que es un fenómeno relativamente nuevo, ha adoptado diferentes mecanismos en más de setenta jurisprudencias a nivel mundial que han incorporado nuevas modalidades de transporte, donde entran plataformas como Uber.

Para concluir, debo señalar que estamos en más de trescientas ciudades y más de sesenta y cuatro países a nivel mundial, y que nos sentimos sumamente agradecidos con respecto a los uruguayos por la cálida recepción que han dado a la plataforma. Hoy en día hay más de veinte mil usuarios registrados para utilizar el servicio y más de cinco mil uruguayos que han indicado su interés por ser proveedores. En redes sociales el crecimiento es exponencial: alcanzamos ya más de nueve mil usuarios en Twitter. Solo para poner esto en contexto, estas cifras de la recepción de Uber en Uruguay se lograron en cuatro días, cuando en otros mercados de la región, como Brasil, se alcanzaron en cuatro meses. Esto quiere decir que había una necesidad evidente que fue recibida por todos los ciudadanos de Montevideo, lo que nos abre una posibilidad

para entrar en un diálogo prorregulación que permita que estos ciudadanos tengan acceso al servicio que han demandado.

Quedamos a las órdenes para atender sus dudas y preguntas.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿Hasta qué punto la empresa está dispuesta a ajustarse a la reglamentación que existe en Uruguay o a qué tipo de reglamentación se ajustaría? ¿Cómo definen a la empresa? ¿Es de transporte? ¿Consideran posible insertar su modelo de negocio en el marco de la regulación vigente, tanto nacional como departamental?

Por otro parte, ¿han mantenido alguna reunión con la dirección que regula esto en Montevideo? ¿Han avanzado al respecto?

(Ocupa la Presidencia el señor representante Olaizola)

——Nos sorprendió mucho que, sin haber avanzado en estos extremos, la empresa comenzara a funcionar. Todos esperábamos que este camino de negociación e información -por cierto, útil- sirviera de preámbulo para que la aplicación comenzara a utilizarse. Nos sorprendió que la semana pasada la aplicación ya comenzara a funcionar.

SEÑOR PRESIDENTE (Juan José Olaizola).- La presentación es muy ilustrativa porque hasta ahora habíamos tenido trascendidos de prensa y opiniones de autoridades nacionales y de terceros afectados por la instalación de Uber en Uruguay. Queremos aprovechar esta oportunidad para conocer la empresa.

Nosotros estamos abiertos al ingreso de nuevas tecnologías a Uruguay. Nos preocupan las fuentes de trabajo que se generen y las que se puedan afectar con el ingreso de una tecnología de este tipo. No somos ajenos a este tema porque vivimos en una ciudad chica y cualquier cambio es más notorio que en una grande. Por eso, este tema nos preocupa esencialmente.

Asimismo, somos legalistas. Uruguay es un país que está apegado a una tradición de respeto a las normas jurídicas, y en ese sentido vamos a actuar. En este caso innovador que se plantea, es importante tener esto presente.

En un momento de la presentación se dijo que la autoridad habilita el vehículo que realiza el servicio. No nos quedó claro si esto significa que se necesita una autorización previa de la autoridad competente para que el vehículo esté habilitado a transportar pasajeros en forma onerosa o si quiere decir que el vehículo debe estar habilitado para circular libremente en las calles de la capital.

Por otra parte, ¿tienen una ecuación de costos o las ganancias promedio que puede tener un chofer? En nuestro país el combustible es de los más caros del continente. Hay viajes cortos y otros que son más largos. Uber cobra por el uso de la aplicación y hay costos derivados, como la amortización del vehículo y el combustible. Además, tiene que haber una ganancia para el chofer, más allá de que esté registrado como empresa unipersonal y de que pague DGI y BPS. Quisiera que nos facilitaran esos números para tener idea de qué ganancia estarían percibiendo esos cinco mil choferes que están interesados en el trabajo o ya lo están haciendo.

Quisiera realizar una pregunta al doctor Berdaguer, que los asesora en materia jurídica. Ustedes presentan a la empresa como una aplicación que intermedia entre la oferta y la demanda. En esto no son algo novedoso, porque todos ya conocemos aplicaciones que intermedian entre la oferta y la demanda, por ejemplo Mercado Libre, que es muy conocida en Uruguay. Hay muchísimas aplicaciones que intermedian entre la oferta y la demanda en distintos tipos de servicios. Sin embargo, nos llama la atención que esta empresa, además, cobra, retiene dinero, paga y estaría generando un contrato de adhesión ya que pone las condiciones del negocio en esa ecuación. En esto vemos una similitud con las tarjetas de crédito. Un ciudadano va a un banco, saca una tarjeta de crédito, pero no puede negociar con el banco los intereses que le paga. Eso es un contrato de adhesión porque una de las partes es mucho más fuerte que la otra en materia económica y le pone condiciones. Acá veo una similitud. Si no es así, quisiera que lo aclararan.

Por otro lado, más allá de que hay una intermediación, ustedes hacen posible que esa oferta y esa demanda se concrete, a mi juicio formando parte del negocio. Ustedes dicen que revisan el perfil de los conductores y pueden negar el negocio o hacer abandonar a los choferes. Con esto tendrían una participación más activa que un simple intermediario. Ustedes dirían: "Este puede ser chofer, este no". Entonces, formarían parte del negocio.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- La presentación que hicieron fue muy ilustrativa, sobre todo para aquellos que no somos usuarios de este tipo de aplicaciones.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Felipe Carballo)

——El debate acerca de cómo se mejora la calidad del transporte público en Uruguay y de cómo hacemos para mejorar la movilidad de las personas en Montevideo específicamente es interesante y bienvenido.

Me surgen algunas preguntas. ¿Qué tipo de reuniones han mantenido con las autoridades nacionales y departamentales? ¿Qué respuestas han obtenido? ¿Tuvieron una etapa de negociación o de posibilidad de seguir trabajando en la mejora del marco normativo? ¿Hasta qué punto se llegó con cada una de esas autoridades? Entiendo que hay un diferendo con las autoridades acerca de si es legal o no brindar el servicio que están prestando. Hay una manifestación por parte de la autoridad departamental en cuanto a fiscalizar y multar a los conductores que estén prestando un servicio de transporte a través de la aplicación. Por lo tanto, hay un conflicto manifestado públicamente. Me interesaría saber hasta qué punto se ha llegado en la negociación y por qué se decidió -en caso de ser así- continuar con el funcionamiento de esta aplicación.

Asimismo, ¿qué tipo de tributación realizan los conductores que trabajan con la aplicación por el servicio que prestan? ¿Qué tipo de tributación hace la empresa a Uruguay? Es bueno lograr que estas herramientas informáticas mejoren los servicios públicos. De cualquier manera, todos estamos convencidos de que para que el país siga avanzando la regulación es muy importante y, sobre todo, hay que tratar de obtener el mayor beneficio para los más débiles.

Ayer el doctor Barreto -director del Departamento del Derecho del Trabajo y Seguridad Social de la Facultad de Derecho de la Udelar-, decía en un medio de comunicación muy importante del Uruguay que a su entender podría existir una relación de dependencia entre aquellos conductores de autos que utilizarían la aplicación Uber para brindar un servicio público de transporte en el entendido de que, en realidad, no habría que ver solo la forma de contratación sino también cómo se organiza el trabajo y qué relación de subordinación existe en ese sentido, aunque aclaró que habría que ver cada una de las situaciones en particular. Entonces, si bien ustedes se posicionan como empresa, señalando que son una aplicación de intermediación entre la oferta y la demanda, quizás ahí -como decía el señor diputado Olaizola- también podría haber una relación de dependencia con cada uno de los choferes.

Agradecemos su presencia y que nos puedan ilustrar respecto de este tipo de cosas.

Gracias.

SEÑOR ITURRALDE (Pablo).- Agradezco que me concedan la palabra. No soy miembro de la Comisión, pero nuestro compañero de sector no podía venir hoy y me solicitó que lo representara.

Agradezco a la delegación que ha hecho una exposición interesante. Ya conocíamos el servicio en el exterior y qué tipo de actividades estaba haciendo.

Quisiera que fueran más específicos en cuanto a cómo piensan regular los aportes. ¿Van a figurar en caja? ¿Van a ser empresas unipersonales? ¿Qué tipo de tributos están pensando aportar? En ese sentido, ¿qué han escuchado, como asesoramiento legal, sobre la forma de operar dentro del marco jurídico nacional?

En definitiva, quería saber cómo ven el tema de las regulaciones y con qué mecanismos van a contar en ese sentido.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Antes que nada, me alegro por las innovaciones tecnológicas y soy partidario de ellas. Bienvenidas sean al mercado, pero en tanto se respeten las reglas de juego. Soy

partidario de Uber, pero entiendo que han equivocado el camino al comenzar a funcionar sin autorización.

Soy de un partido de oposición y, como dije, soy hincha de este mecanismo. Creo que tiene que existir en una sociedad abierta, sin corporativismos, en la libre competencia, pero respetando reglas de juego. Usted no es uruguayo, pero quiero decirle que pertenezco a un partido en el que nos preciamos de ser defensores de las leyes, gobernemos o no. Por tanto, inclusive para aquellos que somos favorables al mecanismo, esa medida no ha caído simpática. Lo digo porque es parte de la sinceridad necesaria para entablar un diálogo.

Entonces, aun estando de acuerdo con ustedes, tengo que decir que ese no es el camino y solicitaría que lo revisaran, porque inclusive para quienes lo apoyamos es, en todo caso, un factor de debilidad porque entendemos que no es forma de proceder con la soberanía y la normativa de un país que tiene ciento ochenta años de historia y una legislación, en todas las materias, que todos los ciudadanos respetamos y en la que nos amparamos.

Por otra parte, ustedes insisten en que son una empresa de intermediación y no de transporte. Por lo que tengo entendido, inclusive ya hay sentencias en Estados Unidos que la han declarado empresa de transporte. Hablando en términos jurídicos, si bien no hay una relación contractual a nivel laboral, sí hay un vínculo de dependencia y una relación jerárquica. Ustedes seleccionan a quien va a integrar la plataforma y, eventualmente, lo "despiden" -entre comillas- si no cumple con las reglas de juego establecidas. Obviamente, eso no es propio de una mecánica de intermediación sino de una relación de dependencia.

En ese caso, ante la sentencia de Estados Unidos -creo que es del Estado de California-, me gustaría saber cómo se adaptaron, si es que se adaptan, al mecanismo de cumplir con todos los requisitos correspondientes de las empresas y a tributar, por lo tanto, en todo ese marco, sujetándose a las relaciones laborales que derivan de ese tipo de resoluciones judiciales o normativas jurídicas.

A su vez, haciendo de abogado del diablo, quiero saber lo siguiente. Hay países que lisa y llanamente han prohibido la aplicación. Aclaro que no comparto eso, porque a veces hay intereses corporativos muy fuertes, se mira a las corporaciones y no a los ciudadanos o a la posibilidad de hacer un debido equilibrio entre todas las normas, a efectos de permitir que todos subsistan dentro del mercado. Es el caso de Alemania, por ejemplo. En esos casos, ¿se van a adaptar a ese marco o eso es definitivo? Quiero saber qué objeciones les han puesto esos Estados y si ustedes las están levantando de alguna manera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a hacer algunas consultas para conocer un poco más el desarrollo de esta empresa en el país. Quisiera saber si están establecidos en Uruguay con personería jurídica.

Respecto de la gráfica que nos mostraban desde el punto de vista de las calificaciones, si un chofer tiene una buena calificación pregunto cuál es la recompensa -si la tiene-, y si tiene una mala calificación, cuáles son las sanciones que puede llegar a tener.

Obviamente, hago mío y comparto lo expresado por algunos señores legisladores desde el punto de vista de su apertura al diálogo y el intercambio a efectos de desarrollar una aplicación de esta naturaleza.

Por otra parte, en el marco de lo que ustedes han expresado en cuanto a la regulación, quisiéramos conocer los motivos por los cuales -independientemente de su postura- comenzaron a funcionar no teniendo en cuenta las regulaciones del país con respecto al transporte público de pasajeros.

Otra consulta es sobre el estado de los vehículos. ¿Quién le hace los controles a los vehículos que están trabajando con ustedes? ¿Los hace alguna empresa puntual? ¿Quién se encarga de esa responsabilidad?

También consulto si pueden aportar información sobre los porcentajes de esa intermediación. Se han dicho muchas cosas a través de los diferentes medios de comunicación y no queremos dejar pasar la oportunidad a efectos de conocer de qué porcentaje hablamos.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Hugo).- Agradezco a los señores diputados sus valiosas preguntas y voy a empezar por responder algo que fue mencionado por varios de ustedes sobre la regulación y el porqué de la entrada de Uber de una forma u otra.

Aquí vuelvo al tema con el que empecé la presentación sobre la naturaleza de la innovación.

Como han dicho varias personalidades, inclusive en Uruguay, la realidad va por delante y en derecho es difícil llegar a una jurisprudencia y tener ya, in situ, una regulación ad hoc de un sistema. La postura de Uber es que el servicio que se presta, al ser una intermediación entre particulares, en esencia ya es permitido, válido. Lo que sigue es una discusión con la autoridad competente para encasillar las preocupaciones o cuestiones particulares que quiera añadir para que este servicio se adapte o se apegue a ciertos criterios que quiera incorporar. La postura de Uber en ese sentido es a favor -esto es algo que tenemos que dejar muy claro- de discutir caminos para lograr una regulación innovadora siempre y cuando se consideren todos los beneficios que la plataforma implica tanto para el usuario como para el proveedor. Respondiendo al señor diputado Peña, ese es el punto de partida para proceder. Cualquier cosa que se proponga para abonar a la protección del usuario y al beneficio del sistema, va a ser discutida con atención para tratar de incorporarla, precisamente, para mejorar el sistema. Esa es la forma en que la plataforma ha encontrado un camino adecuado en más de setenta jurisprudencias; inclusive, algunas de ellas, previamente, ya habían visto esta realidad y habían modificado sus marcos normativos.

Previamente a la apertura tuvimos reuniones con la Intendencia en las que intercambiamos información sobre la plataforma, sobre cómo funciona la economía colaborativa en general y sobre nuestro interés en arribar a Montevideo. En este momento, mantenemos reuniones con actores como ustedes para nutrirnos de las preocupaciones esenciales y esperamos juntarnos con la Intendencia nuevamente a fin de presentar un documento mucho más puntual que considere una regulación de vanguardia que coloque a las ciudades y a la innovación en el centro.

Reconocemos la apertura que ha demostrado la Intendencia y esperamos que esto pueda llegar a buen fin a la brevedad. Con esto quiero responder a la inquietud sobre los tiempos. Para nosotros lo importante -y la actitud a la que se está más proclive; creo que es lo que están esperando los uruguayos, dada la experiencia que tienen en cuanto a la innovación- es no dar una señal de prohibir o no, sino de incorporar esto a la realidad, lo más expeditamente posible, garantizando los procesos. Eso es lo que nosotros deseamos, el objetivo de estar aquí con ustedes y de futuras reuniones con la Intendencia. Se trata de ir para adelante y encontrar esos espacios.

En lo que tiene que ver con las calificaciones y la asociación entre particulares, volvemos al principio de intermediación y de las plataformas colaborativas. Uber es el intermediario entre el proveedor y el usuario. Las calificaciones las otorga el usuario y tienen el objetivo de garantizar una provisión de calidad del servicio conforme a sus expectativas. Dan un beneficio, una contribución extra, cuando el proveedor logra un servicio excepcional; cuando no lo logra, primero se le pone en un período de prueba y pasado ese período, si la calificación no mejora, se le quita el acceso a la plataforma. No se trata de un despido porque se accede a la plataforma para ofrecer un servicio, como sucede con otras plataformas como, por ejemplo, Airbnb en lo que tiene que ver con los hospedajes. Si un hospedaje tiene baja calificación, ya no tiene acceso a la plataforma; esto sucede para que el usuario tenga únicamente opciones de calidad para escoger. Recordemos que quien ofrece el servicio es el responsable de mantenerlo, por lo tanto, no se trata de una relación obrero- patronal.

En cuanto a fuentes de trabajo, la plataforma hace de intermediario. En ese sentido, ya hay interés por lo menos de cinco mil uruguayos que quieren ingresos y están ávidos de estas oportunidades. En todas las ciudades en las que estamos se han generado fuentes de ingreso y el taxi o el servicio tradicional permanecen. Esto ocurre por la naturaleza de la plataforma, que es para usuarios con teléfono inteligente y con tarjetas de crédito internacional. El taxi es para personas que usan cualquier medio de pago y, además, tiene la capacidad de recoger pasaje en la calle, lo que no puede hacer un servicio de Uber. En diversos lugares ha existido esta complementariedad e inclusive en los mercados más añejos, en los que llevamos cinco años, no ha desaparecido el taxi; el servicio continúa. Lo único que se ocurrió es una ampliación de las ciudades a la multimodalidad al generarse más opciones de transporte.

La autorización del vehículo es parte de lo que queremos discutir, porque en la mayoría de los casos ese es el punto más importante para la autoridad en lo que tiene que ver con los modelos normativos; buscan tener la capacidad de otorgar un permiso, una autorización o la figura jurídica que se determine, para que el proveedor esté avalado para dar ese servicio. Lo que ocurre es que se redefine -con esto empezaba la discusión sobre romper paradigmas- lo que tiene que ser un vehículo. La plataforma facilita la ubicación y la identificación de los vehículos al dar la matrícula y la foto del usuario. Entonces, ¿por qué el vehículo debería

tener un color de identificación específico? La plataforma ya abona materias de seguridad, entonces, ciertos requisitos se vuelven obsoletos. Ese es el detalle fino que se trata con la autoridad en el momento, es decir, cuáles son los criterios mínimos indispensables para la provisión del servicio, siempre considerando que el éxito del modelo y lo que ha logrado la aceptación de los usuarios es que se provea principalmente por particulares. Entonces, en ese detalle la autoridad entra en el punto fino y tenemos diversos escenarios: autorizaciones muy sencillas que se fueron al servicio privado que ya estaba avalado por la ley y el pago de un derecho, y otras más ad hoc que generaron un nuevo modelo que incorpora básicamente lo que las plataformas ya piden: modelos de antigüedad máxima de cinco años, con cinturones de seguridad, con características específicas. Para nosotros es muy positivo que se estén incorporando criterios de calidad porque hemos demostrado que son exitosos y abonan a todos.

Las tarifas son importantes en la prestación del servicio. Si ustedes abren la aplicación, pueden ver el componente base de la tarifa y dos componentes adicionales, en función de la distancia y el tiempo. La composición de este cálculo está diseñada, precisamente, considerando el mínimo indispensable para que al proveedor le sea rentable la actividad después de calcular gastos como la gasolina, la manutención del vehículo, etcétera; de esta forma, estará motivado a ofrecer el servicio. La transparencia en la tarifa es importante para el usuario, para que sepa en todo momento cuánto va a pagar. En definitiva, la oferta y la demanda determinan si al usuario le es atractivo el servicio o si es muy elevado, y utilizará otras formas de transporte.

En todos los países a los que llega Uber se genera una personalidad jurídica y se aplican las leyes respectivas a la tributación y demás responsabilidades. Mis compañeros hablarán más al respecto y también sobre la inspección de las unidades.

En cuanto a la reunión con las autoridades, creemos que la disposición y el llamado al diálogo se mantienen. Esto ha sido muy positivo y estamos en espera de una nueva reunión con la Intendencia. Reconocemos que gracias a estos encuentros y a estar escuchando las preocupaciones y particularidades de Montevideo y de los uruguayos podemos llegar a una propuesta que la Intendencia pueda considerar para regular este servicio de forma innovadora, incorporando los beneficios de la tecnología.

Los particulares que brindan el servicio reciben el 75% de los ingresos de cada viaje, por lo que tendrán que cumplir con lo que determine la DGI en su momento. Estamos esperando que las autoridades tributarias reconozcan los beneficios que la economía colaborativa representa para estos proveedores y generen mecanismos tributarios eficientes que les permita cumplir con sus obligaciones y los incentiven a cumplirlas.

SEÑOR BERDAGUER (Javier).- En cuanto a la personería jurídica, Uber ha firmado un contrato de sociedad anónima; se encuentra en el proceso de constitución. Se trata de una sociedad en formación que actualmente está cumpliendo con los trámites a fin de culminar con esa constitución. El trámite está en la Auditoría Interna de la Nación. De acuerdo a la normativa uruguaya, esta empresa ya tiene personería jurídica como consecuencia de que es una sociedad en formación y está de acuerdo con lo establecido por las leyes de sociedades comerciales.

SEÑOR RIVERO (Enrique).- Soy asesor para asuntos públicos y gubernamentales.

El diálogo ha sido permanente desde que se solicitaron reuniones con la Intendencia. Hay una solicitud para volver a hablar con el señor intendente o con el equipo que él decida. A su vez, mañana tenemos un encuentro con la mesa permanente del Congreso Nacional de Intendentes; también se solicitó una reunión al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y estamos a la espera de mantener un diálogo. Mientras tanto, vamos evacuando las consultas que nos requieren. En el día de ayer nos reunimos con la Comisión de Movilidad Urbana de la Junta Departamental y hoy estamos aquí con los señores diputados.

Sabemos que esto es materia departamental y que las intendencias son las que deben regularlo pero ante un tema nacional, sin duda ustedes, como legisladores nacionales, están interesados en este asunto.

En cuanto al control vehicular, quiero aclarar que hoy en el departamento de Montevideo existe un decreto de la Junta Departamental que establece la inspección técnica vehicular. Al ser esta una modalidad de un servicio entre privados, lo que hoy se aplica es el Autotest. Si la autoridad competente establece una regulación específica para este tipo de servicios, discutiremos ese punto.

SEÑORA ARAÚJO (Mary).- Me gustaría conocer cómo está pensado el seguro para los pasajeros, los usuarios del servicio.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Antes que nada, queremos agradecer las respuestas que nos está brindando la empresa Uber.

Quisiera saber acerca de la autorización de los coches que participan en este modelo de negocio. No nos referimos al color ni al aspecto exterior del vehículo sino a si ustedes consideran que el coche que presta ese servicio tiene que estar autorizado por alguna autoridad pertinente.

Por otra parte, sin meternos en el negocio de la empresa, nos gustaría conocer la ecuación de la ganancia, es decir, algún estimativo del porcentaje del precio que es la ganancia efectiva del chofer, descontando el seguro y los costos de amortización del vehículo.

En cuanto a la relación contractual que se genera, a nuestro juicio, se trata de un contrato de adhesión entre la empresa y el chofer, pero nos gustaría que se aportara algo en este sentido.

Por último, quisiéramos tocar dos temas más. Uno, que nos parece de singular de importancia, refiere al seguro. Como se sabe, el contrato de seguros es un contrato de confianza entre las partes. Los automóviles que están brindando este servicio tienen registrado un contrato de seguro con distintas empresas que operan en nuestro país donde se expresa que ese auto es de uso familiar y no se vincula a un negocio. Este aspecto es de particular importancia porque, en caso de un siniestro, las empresas aseguradoras pueden ampararse en que no se está cumpliendo con el contrato de la póliza de seguro. Entonces, en este caso, estarían desprotegidos tanto el chofer como el pasajero, quien seguramente va a desconocer este tema.

Este aspecto no es menor; está previsto en el artículo 638 del Código de Comercio, en la Ley Nº 18.412 y en algunas regulaciones específicas que atienden a la materia seguros.

Por otra parte, quisiera comentar que el artículo 708 del proyecto de presupuesto nacional -que está por aprobarse en el Senado en estos días y el mes que viene volverá a esta Cámara, luego de lo cual tendrá fuerza de ley- prevé que todas las entidades residentes o no, que intervengan directa o indirectamente en la oferta o en la demanda de prestación de servicio de transporte terrestre de pasajeros, por parte de personas físicas o jurídicas que no estén debidamente habilitadas para el desarrollo de tal actividad, serán solidariamente responsables por los tributos y sanciones pecuniarias, aplicables a estas últimas. Se entiende por intervención en la oferta o en la demanda de la prestación de servicios a todas aquellas actividades realizadas a título gratuito u oneroso a través de cualquier medio, incluida la utilización de aplicaciones informáticas que cumplan con algunas de las siguientes condiciones: tengan por objeto la mediación, la intermediación y prestación de servicios a que refiere el artículo, suministren a los prestadores o usuarios datos de los servicios aludidos. Quiere decir que este modelo de negocio estaría comprendido dentro de lo dispuesto en ese artículo y haría solidariamente responsables -en el caso de sanciones- a los choferes que están brindando servicios en el ámbito de la aplicación. Estamos de acuerdo con que la mayoría de ellos no tiene capacidad económica para la eventualidad de tener que responder por sumas importantes como las multas que se han previsto.

Seguramente, la empresa Uber está en conocimiento de esta norma y quisiéramos saber qué medidas tiene previstas en el caso de que se apliquen sanciones a los choferes.

SEÑOR ITURRALDE (Pablo).- Reitero mi pregunta en cuanto a cómo va a funcionar la seguridad social en relación a los trabajadores.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Simplemente, quisiera saber por qué se tomó la decisión de empezar a operar antes de que todas estas cosas estuvieran más claras y haber avanzado un poco más en los mecanismos de regulación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una consulta más en relación a ese conjunto de reuniones o de intercambios. ¿La empresa Uber ha tenido reuniones con organismos de contralor fiscal, es decir, con la DGI o con el sector tributario del Ministerio de Economía y Finanzas?

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- También quedó pendiente si hubo una sentencia en California, Estados Unidos respecto las empresas de transporte.

Además, si la empresa Uber fuera catalogada en el ordenamiento jurídico nacional como empresa de transporte, ¿estaría dispuesta -más allá de que se dé el debate jurídico correspondiente- a funcionar dentro del país?

SEÑOR RODRÍGUEZ (Hugo).- En cuanto a los seguros de pasajeros y usuarios, como se explicó en la presentación, se tiene el SOA vigente, además del seguro extra de responsabilidad civil. Es importante dejar claro lo más relevante: ante cualquier eventualidad, están protegidos tanto el pasajero como el conductor. Entendemos perfectamente que ante los nuevos modelos de negocios que se presentan y las nuevas formas de prestación de servicios -es parte de la innovación- las empresas aseguradoras deban revisar los productos que ofrecen para ver si son adecuados. En este sentido, lo bueno es que esto representa una oportunidad de negocios para ellas también. Inclusive, hemos visto que en Uruguay esto está caminando aceleradamente; varios actores públicos salieron a decir que hay empresas que ya están diseñando un producto específico para este tipo de servicio, que va a considerar, evidentemente, que ese transporte está realizando la prestación de un servicio en ciertos momentos. Eso es importante, porque el modelo, en este esquema de seguros, generalmente innova, incorporando el hecho de que los vehículos están activos en algunas ocasiones y en otras, no. Pero el punto importante en materia de protección al usuario, al pasajero, es que lo protege en todo momento. Por lo tanto, estamos tranquilos en esta materia porque la experiencia ha demostrado que eso es lo que impera, y en Uruguay ya está muy avanzado este asunto.

En cuanto a la necesidad de autorizar el vehículo o no, desde nuestro particular de vista, esto es parte de la idiosincrasia local, debiendo determinarse en cada una de las experiencias que tenemos. En algunos lugares, la jurisprudencia determinó que esto no es necesario. Se consideró si eso era indispensable para la utilización de un servicio y si aportaba algo a la ciudadanía, pero como la autoridad expresó que la intermediación era suficientemente buena y que la autorización extra no añadía nada, no se estableció esa autorización. En muchos otros casos sí se ha considerado necesaria, por lo que se dispuso una autorización que identifica de forma particular a estos vehículos y les permite su funcionamiento. Desde nuestro particular punto de vista, estamos a favor de todo aquello que aporte a los usuarios y a los pasajeros, y que no sea una barrera artificial, disfrazada como regulación. Eso es importante. No tenemos un inequívoco sí o no sobre cualquier forma; estamos abiertos y por eso estamos en diálogo con la Intendencia.

Con respecto a las ganancias, por el momento no tenemos un estimado; hace cuatro días que estamos funcionando aquí. Los cálculos de la tarifa se hicieron pensando en que sea suficiente para sufragar los gastos de gasolina y de manutención del vehículo y que resultara rentable, una vez quitado lo relativo a la intermediación, etcétera. En ese sentido, el éxito del modelo de negocios es que resulte rentable y que permita visualizar otras oportunidades. Por lo tanto, este aspecto lo tendremos más detallado conforme avancen las operaciones. Por el momento, no tenemos un porcentaje estimado, porque la operación es muy joven en el Uruguay.

En cuanto a la resolución en California, voy a decir lo siguiente. Lo que ha sucedido en muchas partes del mundo es el establecimiento de una regulación -regreso al esquema que hemos presentado- reconociendo que el intermediario incide en una actividad de transporte. Entonces, lo que se ha reconocido es una empresa red de transporte a la que se le asignan funciones de intermediario. Eso nada tiene que ver con las relaciones obrero patronal o con ser dueños de los vehículos; simplemente, es un intermediario. En California tenemos una sentencia que todavía está en proceso de revisión sobre el caso particular de un conductor que señala que la plataforma tiene responsabilidad patronal. No es un problema que aplique en la totalidad del Estado, donde seguimos operando como una empresa red de transporte que facilita la provisión de un servicio de vehículo particular. Ese es el estado actual en el que estamos.

Con respecto a las contribuciones, en efecto, se ha hecho referencia a las discusiones que se tienen sobre diversos aspectos de este tema en diferentes ámbitos de la autoridad nacional; creemos que en este sentido se da una gran oportunidad para la innovación y para dar un paso adelante. Se debe encontrar algún mecanismo que permita que los proveedores del servicio tengan facilidades a efectos de que cumplan con las exoneraciones tributarias. Consideramos que eso es lo más conveniente para todas las partes dentro de la economía colaborativa: facilitar los procesos y dar incentivos para que ellos cumplan en tiempo y forma. De

otra forma, habrá mucho espacio de maniobra para que los proveedores no cumplan. En este sentido, esperamos que en este marco incorporen esta realidad -sabemos que esto no solo está en discusión del Parlamento, sino también de otros ámbitos nacionales- y analicen cómo puede resultar de manera más eficiente, pensando en el usuario y en el proveedor, que es el que tiene que cumplir con estas obligaciones. Uber estará atento a las decisiones que tomen las autoridades competentes y en su momento procederá conforme dicte la autoridad. Lo mismo tenemos para decir con relación a las contribuciones al Banco de Previsión Social. Depende del proveedor del servicio en particular su inscripción y cumplimiento. Este es un aspecto que, en su momento, también analizaremos con la autoridad.

En cuanto al contrato que se firma con los proveedores del servicio, los conductores que se pliegan a la plataforma, en realidad son clientes de la plataforma tecnológica, porque están accediendo a un servicio que les permite la intermediación con los usuarios. En ese sentido, ellos se comprometen a mantener las políticas de calidad que les da acceso a la plataforma. A eso se limita la relación con la intermediación.

Sobre el proceso y la particularidad de cómo hemos entrado en Montevideo, para nosotros es importante señalar lo siguiente. Sabemos que la innovación es un tema complicado, que requiere mucha socialización y entendimiento. No es afán de la plataforma llegar e imponer su realidad, pero sostenemos que esa realidad ya existe y que lo que necesitamos es que se incorpore en la normativa de manera adecuada. Las reuniones que tenemos siguen en puerta y habrá más, porque el objetivo es construir esa normativa. Sabemos que con la Intendencia tenemos una oportunidad en ese sentido y estamos trabajando para ello.

Más que hablar sobre si es factible operar y regular, nosotros decimos que podemos transitar por ambos caminos, porque gracias a que esta operación está en funcionamiento, la autoridad y los usuarios conocen el servicio y lo entienden. En innovación, es muy difícil hablar sobre algo que no se conoce. Pongo un caso muy particular: internet. Imaginen ustedes que un país hubiera dicho: "Vamos a esperar a introducir internet mientras entendemos cómo es y regulamos su comportamiento en cuanto a la utilización de datos, etcétera". Si no se conoce la plataforma y no se da la oportunidad de ese entendimiento, difícilmente se pueda tener un debate sustantivo sobre sus particularidades como el que estamos teniendo hoy, discutiendo sobre el tipo de vehículo, sobre la prestación y sobre los seguros. Ese debate es interesante. Estamos en esta coyuntura y queremos seguir construyendo en este sentido. Por eso vamos a tener todas las reuniones que ha mencionado mi colega, esperando que esto pueda aportar para una pronta solución, que deje satisfechas a las autoridades locales y a los usuarios de las ciudades en las que habitamos.

SEÑOR RIVERO (Enrique).- El artículo 708 del proyecto de ley de presupuesto que está a estudio del Senado hace responsables a las empresas. De la discusión parlamentaria de la Cámara de Representantes se desprende el espíritu de esa normativa, observándose por qué el Poder Ejecutivo puso este artículo en ese proyecto de ley, que obedece a la llegada de este tipo de nuevas tecnologías. Inclusive, en la Comisión de Presupuestos de la Cámara de Representantes se dio la discusión sobre si el Gallito Luis debía ser solidariamente responsable si una persona que colocaba un aviso no pagaba los impuestos correspondientes; se generó un debate en ese sentido. Inclusive, también se aplicaba esta norma a entidades nacionales que brindan alojamientos y se excluyeron las internacionales simplemente haciendo referencia a Airbnb. Es decir que esa norma tiene nombre y apellido. No obstante, sin duda se está trabajando en el ámbito del Senado y no podemos profundizar mucho más porque se está en proceso de debate.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Hice referencia a la norma en el sentido de que si los choferes constituyen empresas unipersonales, podrían estar afectadas. Es un asunto discutible y se trata de una fina discusión jurídica que no vamos a abordar en este caso particular.

Por otra parte, ha trascendido que la empresa UBER cobra un 25% del precio del viaje por los servicios de la aplicación. Me gustaría saber si ese porcentaje se cobra en todos los países y si no es así, quisiera saber qué otros porcentajes se cobran y cuál es la razón de la diferencia.

SEÑOR ITURRALDE (Pablo).- No me quedó claro -reitero que vine con la cabeza bien abierta a pensar en estas opciones que nos ofrece la nueva tecnología- si la empresa está haciendo aportes a la seguridad social por sus trabajadores.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Hugo).- El porcentaje que se cobra es global para todos los países. Hoy en día el porcentaje que se cobra en Uruguay a los socios que se adhieren a la plataforma es el mismo que se cobra en México.

El modelo de la empresa se basa en la intermediación y en la economía colaborativa. Como el proveedor del servicio de transporte es el que lo da, no hay una relación de dependencia, por lo que el que debe hacer los aportes es el propio proveedor en la medida en que lo determine y esté conforme con las instancias competentes. Esto es parte del proceso que se enmarca en la discusión del presupuesto, que es sumamente complejo e invita a una reflexión profunda que estamos seguros que en Uruguay se dará de manera sustantiva.

SEÑOR ITURRALDE (Pablo).- La última pregunta es si la empresa controla que quienes están trabajando hagan los aportes.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Hugo).- En ese sentido, confiamos que los socios conductores hagan lo que sea mejor para sus intereses y cumplan con las leyes respectivas en cuanto a sus obligaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de los representantes de la empresa UBER que nos brindaron su postura con respecto al asunto.

Solicitamos que nos hagan llegar la presentación de PowerPoint a efectos de que pase a formar parte de los insumos de esta comisión, ya que en el correr de las próximas semanas seguiremos recibiendo autoridades y distintos autores que están vinculados con el asunto.

(Se retira de sala la delegación de la empresa UBER)

——La idea es tener en cuenta algunas de las propuestas que hemos recibido para seguir trabajando en torno a este asunto, a efectos de organizar la agenda de las próximas sesiones ordinarias de la comisión.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- En virtud de que hemos recibido a las autoridades de la Patronal del taxi y a las de la empresa UBER, propongo invitar al intendente de Montevideo, que es el departamento en el que en principio está funcionado este sistema, a fin de conocer cuál es su posición y los argumentos que se manejan en función de las distintas posiciones que existen. Por una cuestión de agenda no voy a estar presente en la sesión de la próxima semana, pero de todos modos me parece importante que se concrete la reunión cuanto antes.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Comparto la propuesta del señor diputado Caggiani de invitar al intendente de Montevideo y dejo constancia de que también lo podríamos invitar por otros temas en el futuro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo tanto, se realizará la invitación al señor intendente de Montevideo.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.